@iztm

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

4(98)
kwiecień
2016



(Z) ROWEREM PO WARSZAWIE

Aktualności

Temat numeru

Z kart historii komunikacji

Regulamin konkursu „Ja, Pasażer"

Drodzy Czytelnicy

Czy można przewozić rower komunikacją miejską? Na to i wiele innych „rowerowych" pytań znajdą Państwo odpowiedzi w kwietniowym iZTM.

Ulewa, przebita dętka, gorsze samopoczucie – zdarzają się sytuacje, gdy możliwość przewiezienia roweru komunikacją miejską bardzo ułatwia nam życie. Musimy jednak pamiętać, że **pierwszeństwo w korzystaniu ze specjalnej, wolnej przestrzeni w pojazdach mają osoby na wózkach inwalidzkich oraz osoby podróżujące z dziećmi w wózkach**. Przypominają o tym spoty, przygotowane przez ZTM na początek sezonu rowerowego, które są obecnie emitowane w pojazdach komunikacji miejskiej.

Przewóz roweru komunikacją miejską to przywilej, z którego trzeba umieć korzystać. Potrzebny jest wzajemny szacunek i kultura – bez tego żaden regulamin nie pomoże – wyjaśnia Mikołaj Pieńkos z zespołu Pełnomocnika Prezydenta m.st. Warszawy ds. komunikacji rowerowej.

Wszystkich, którzy nie wyciągnęli jeszcze po zimowej przerwie roweru z garażu lub piwnicy zachęcamy do przeglądu własnego jednośladu lub wypożyczenia Veturilo i wizytacji zeszłorocznych inwestycji rowerowych. Warto także pamiętać, że od ub.r. funkcjonują nowe rozwiązania ułatwiające poruszanie się rowerem po mieście – kontraruch na ulicach jednokierunkowych, śluza i sierżant rowerowy.

Na łamach rubryki „**Z kart historii komunikacji**" wracamy do trudnej i bolesnej daty – 19 kwietnia 1943 roku. Za niespełna dwa tygodnie będziemy obchodzić **73. rocznicę wybuchu powstania w getcie warszawskim**. Żydzi, zmuszeni do życia w getcie, byli także zmuszani do finansowania kursujących po jego terenie tramwajów.

W czerwcu ukaże się setny numer iZTM. Chcielibyśmy, aby to Państwo byli jego bohaterami. Zachęcamy do spotkania z nami i podzielenia się swoimi opiniami o stołecznej komunikacji miejskiej. O szczegółach piszemy w **na następnej stronie.**

Zachęcamy do lektury



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktorka prowadząca: Magdalena Potocka

Skład: Maciej Beister

Nakład: 9884

Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

 www.ztm.waw.pl

 www.facebook.com/ztm.warszawa

 www.twitter.com/ztm_warszawa

 www.instagram.com/ztm_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Ja, Pasażer! Zostań bohaterem iZTM

Drodzy Czytelnicy!
Jaką trasę regularnie pokonują Państwo komunikacją miejską? Co cenią Państwo w stołecznym transporcie zbiorowym, a co jest irytujące? Jakie są pierwsze Państwa wspomnienia związane z warszawskimi autobusami, tramwajami, metrem i SKM? Jak zmieniła się od tego czasu komunikacja? Zachęcamy do spotkania z nami, wspólnej przejażdżki komunikacją miejską i rozmowy. Relację ze spotkania zamieścimy w czerwcowym, setnym wydaniu iZTM.

W czerwcu ukaże się setny numer iZTM. Chcielibyśmy, aby to Państwo byli jego bohaterami. Chcemy dowiedzieć się, co myślą Państwo o stołecznej komunikacji miejskiej, od jak dawna z niej korzystają i dokąd nią regularnie podróżują.

Chcielibyśmy spotkać się z pięcioma naszymi czytelnikami. Wspólnie pokonać Państwa drogę do pracy, szkoły, sklepu lub w jakimkolwiek innym kierunku. Wierzymy także, że znajdą Państwo chwilę, aby porozmawiać z nami... nie tylko o komunikacji.

Zgłoszenia – maksymalnie 10-zdaniową wypowiedź na temat „Największe zalety i wady warszawskiej komunikacji miejskiej” prosimy przesyłać do **24 kwietnia br**. na adres **newsletter@ztm.waw.pl**, z tematem e-maila: **„Ja, Pasażer”**.

Z autorami pięciu najciekawszych – zdaniem zespołu redakcyjnego – wypowiedzi skontaktujemy się drogą mailową, aby omówić szczegóły spotkania. Regulamin konkursu jest dostępny na stronie 21.

Zachęcamy do wspólnej podróży
Zespół redakcyjny iZTM

Wyniki ankiety – co się zmieni w iZTM?

Drodzy Czytelnicy!
W lutym zaprosiliśmy Państwa do wypełnienia ankiety o iZTM. Chcieliśmy dowiedzieć się, co Państwo o nim myślą, czego oczekują, co jest interesujące, a co moglibyśmy poprawić. Otrzymaliśmy 204 opinie. Bardzo dziękujemy za poświęcony czas i chęć podzielenia się swoimi spostrzeżeniami.

Osoby prenumerujące iZTM poszukują w nim przede wszystkim informacji o bieżących zamianach w komunikacji, tekstów o historii komunikacji oraz funkcjonowaniu transportu zbiorowego w innych polskich i zagranicznych miastach.

Ulubione rubryki to: „Z kart historii komunikacji” (27 proc. wskazań), „Aktualności” (23 proc. wskazań) i „Temat numeru” (16,7 proc. wskazań).

Docenione zostały: szata graficzna, strona merytoryczna miesięcznika oraz możliwość zapoznania się z aktualnymi informacjami na temat funkcjonowania komunikacji miejskiej. Jednocześnie pojawiły się sygnały o zbyt małej liczbie informacji o planach rozwoju transportu zbiorowego w aglomeracji warszawskiej.

Z formuły wydawniczej (plik pdf rozsyłanym e-mailem) zadowolonych jest 79 proc. osób, które wypełniły ankietę.

Zgodnie z wynikami ankiety, w najbliższym czasie nie będziemy wprowadzać dużych zmian w miesięczniku. Od majowego numeru rubrykę „Komunikacja na świecie” zastąpimy **„Komunikacyjnymi podróżami”**, na łamach których będziemy pisać o **rozwiązaniach stosowanych nie tylko na świecie, ale także w Polsce.**

W ankietach proponowali Państwo także, czym powinniśmy zająć się na łamach „Tematu numeru”. Pojawiły się propozycje tekstów m.in. o planach komunikacyjnych, aspektach technicznych taboru, „bolączkach” stołecznej komunikacji i rozbudowie drugiej linii metra. Postaramy się sprostać tym oczekiwaniom, a jednocześnie **zachęcamy do przesyłania kolejnych propozycji głównych tematów iZTM**. Propozycje można przesyłać na adres **newsletter@ztm.waw.pl**, wpisując w temacie e-maila **„Temat numeru”**.

Bardzo dziękujemy za prawie sto wspólnych wydań iZTM i zachęcamy do współpracy

Zespół redakcyjny iZTM





Tak mógłby wyglądać Dworzec Południowy

Zarząd Transportu Miejskiego rozstrzygnął w marcu konkurs dla studentów Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej na koncepcję zagospodarowania rejonu Dworca Południowego.

Konkurs ogłoszono w październiku ub.r. wśród studentów Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej. Był on realizowany w ramach jednego z przedmiotów studiów magisterskich.

Do konkursu przystąpiło 12 zespołów (25 studentów). Opiekę merytoryczną nad konkursem zapewnili pracownicy Wydziału Architektury PW. W konsultacjach z młodymi architektami brali również udział pracownicy ZTM oraz Zarządu Dróg Miejskich, którzy pomagali studentom znaleźć poprawne rozwiązania układu komunikacyjnego.

Na przygotowanie prac konkursowych studenci mieli czas do końca stycznia br. Zwycięskie prace zostały wybrane przez sąd konkursowy, w skład którego wchodzili pracownicy Wydziału Architektury PW, ZTM oraz Biura Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy. Prace były oceniane zarówno pod kątem architektoniczno-urbanistycznym, jak i komunikacyjnym.

Przy tworzeniu koncepcji uczestnicy konkursu musieli uwzględnić istniejącą stację metra, pętlę autobusową powiększoną o co najmniej 30 proc., zintegrowane przystanki tramwajowe dla istniejącej linii wzdłuż ulicy Puławskiej i projektowanej linii biegnącej w osi wschód-zachód, parking rowerowy na 800 miejsc, halę odpraw dla pasażerów, parking P+R i budynek Centrum Zarządzania Ruchem (z siedzibą ZTM). Oprócz tego zespoły musiały zaprojektować nowy układ drogowy.

Laureatami pierwszego miejsca zostali: Anna Kowalczyk, Kamila Momot i Marcin Jaworski.

Drugie miejsce (ex aequo) wywalczyli: Natalia Skolimowska i Krzysztof Jakubów oraz Agnieszka Roś i Przemysław Chimczak.

Trzecie miejsce zajęli: Anna Obłąkowska i Antoni Rybiński.

Weekendy bez autobusów na Nowym Świecie i Krakowskim Przedmieściu

W weekendy, od 26 marca do 16 października, Nowy Świat i Krakowskie Przedmieście będą zamknięte dla ruchu. Autobusy linii dziennych w soboty i niedziele, a linii nocnych od nocy z piątku na sobotę do nocy z niedzieli na poniedziałek będą kursowały trasami objazdowymi. Zmiany będą obowiązywały także w dni świąteczne oraz 2 i 27 maja.

We wszystkie weekendy, od soboty i niedzieli 26-27 marca (linia nocna od nocy z 25 na 26 marca) do weekendu 15-16 października (linia nocna do nocy z 16 na 17 października), autobusy nie będą kursowały Nowym Światem i Krakowskim Przedmieściem na odcinku rondo de Gaulle'a – Senatorska.

Dla autobusów linii **102**, **105**, **111**, **116**, **128**, **175**, **178**, **180**, **222**, **503**, **518** i **N44** będą obowiązywały **trasy objazdowe**:

- **102**, **105** w kierunku pętli PKP OLSZYNKA GROCHOWSKA, BROWARNA od skrzyżowania Królewska / Mazowiecka: **Mazowiecka – Kredytowa – Jasna – Świętokrzyska** i dalej swoimi trasami; w kierunku pętli MŁYNÓW, OS.GÓRCZEWSKA od skrzyżowania Świętokrzyska / Nowy Świat: **Świętokrzyska – Mazowiecka** – Królewska i dalej swoimi trasami

- **111** w kierunku pętli ESPERANTO od ronda de Gaulle'a: **Al. Jerozolimskie – Krucza – Szpitalna – pl. Powstańców Warszawy – Mazowiecka – Królewska** – pl. Piłsudskiego i dalej swoją trasą; w kierunku pętli GOCŁAW od skrzyżowania pl. Piłsudskiego / Królewska: **Królewska – Mazowiecka – Kredytowa – Jasna – Zgoda – Krucza – Al. Jerozolimskie** i dalej swoją trasą

- **116**, **180**, **503** w kierunku pętli CHOMICZÓWKA, KONWIKTORSKA od ronda de Gaulle'a: **Al. Jerozolimskie – Krucza – Szpitalna – pl. Powstańców Warszawy – Mazowiecka – Królewska – pl. Piłsudskiego – Focha – Moliera – Senatorska** – Miodowa i dalej swoimi trasami; w kierunku pętli WILANÓW, NATOLIN PŁN. od skrzyżowania Miodowa / Senatorska: **Senatorska – Wierzbowa – pl. Piłsudskiego – Królewska – Mazowiecka – Kredytowa – Jasna – Zgoda – Krucza – Al. Jerozolimskie – Bracka** – pl. Trzech Krzyży i dalej swoimi trasami

- **128**, **175** w kierunku pętli PL.PIŁSUDSKIEGO od ronda Dmowskiego: **Marszałkowska – Królewska** – pl. Piłsudskiego i dalej swoimi trasami; w kierunku pętli SZCZĘŚLIWICE, LOTNISKO CHOPINA od skrzyżowania Moliera / Senatorska: **Senatorska – Wierzbowa – pl. Piłsudskiego – Królewska – Marszałkowska** – Al. Jerozolimskie i dalej swoimi trasami



- **178**, **518** w kierunku pętli KONWIKTORSKA, NOWODWORY od skrzyżowania Świętokrzyska / Mazowiecka: **Mazowiecka – Królewska – pl. Piłsudskiego – Focha – Moliera – Senatorska** – Miodowa i dalej swoimi trasami; w kierunku pętli PKP URSUS, DW.CENTRALNY od skrzyżowania Miodowa / Senatorska: **Senatorska – Wierzbowa – pl. Piłsudskiego – Królewska – Mazowiecka – Kredytowa – Jasna** – Świętokrzyska i dalej swoimi trasami

- **222** w kierunku pętli BIELAŃSKA od ronda de Gaulle'a: **Al. Jerozolimskie – Krucza – Szpitalna – pl. Powstańców Warszawy – Mazowiecka – Królewska – pl. Piłsudskiego – Focha – Moliera** – Senatorska i dalej swoją trasą; w kierunku pętli SPARTAŃSKA od skrzyżowania Bielańska / Senatorska / Wierzbowa: **Wierzbowa – pl. Piłsudskiego – Królewska – Mazowiecka – Kredytowa – Jasna – Zgoda – Krucza – Al. Jerozolimskie – Bracka** – pl. Trzech Krzyży i dalej swoją trasą

- **N44** w kierunku pętli ZGRUPOWANIA AK „KAMPINOS” od skrzyżowania Świętokrzyska/Marszałkowska: **Marszałkowska – Królewska – pl. Piłsudskiego – Focha – Moliera – Senatorska** – Miodowa i dalej swoją trasą; w kierunku pętli DW.CENTRALNY od skrzyżowania Miodowa / Senatorska: **Senatorska – Wierzbowa – pl. Piłsudskiego – Królewska – Marszałkowska** – Świętokrzyska i dalej swoją trasą.

Zmiany będą obowiązywały także w dni świąteczne oraz 2 i 27 maja.

800 do Palmir

Od 2 kwietnia autobusem linii 800 można dojechać do Muzeum – Miejsca Pamięci Palmiry i Kampinoskiego Parku Narodowego.

Linia okresowa kursuje w soboty, niedziele i święta (oraz wyjątkowo 2 i 27 maja) do 30 października br. Autobusy obsługują trasę: **METRO MŁOCINY** – trasa mostu Marii Skłodowskiej-Curie – Pułkowa – Łomianki: Kolejowa – Kiełpin Stary: Kolejowa – Dziekanów Leśny: Kolejowa – Dziekanów Polski: szosa gdańska – Palmiry: szosa gdańska – palmirska droga – Kampinoski Park Narodowy: palmirska droga – **PALMIRY – MUZEUM**.

Autobusy linii 800 kursują co półtorej godziny. Obowiązuje w nich standardowa taryfa ZTM.

W Puszczy Kampinoskiej pochowano ofiary 21 masowych mordów przeprowadzonych przez Niemców w latach 1939-43 na Polakach i Żydach, m.in. lekkoatletę Janusza Kusocińskiego i marszałka Sejmu Macieja Rataja.

Nowy POP na Dworcu Centralnym

Pasażerowie, którzy przyjadą do Warszawy pociągiem, wszystkie sprawy związane z komunikacją miejską szybko i bez problemu załatwią w nowym Punkcie Obsługi Pasażerów na Dworcu Centralnym. POP został otwarty 1 kwietnia.

Nowy punkt zlokalizowany jest w hali głównej dworca, po stronie Alej Jerozolimskich. Czynny jest we wszystkie dni tygodnia od godziny 6.00 do 22.00.

Przy dwóch okienkach pasażerowie mogą kupić bilety kartonikowe, rozkład jazdy, wyrobić spersonalizowaną Warszawską Kartę Miejską oraz kartę Warszawiaka lub Kartę Młodego Warszawiaka. Pracownicy ZTM udzielają również informacji dotyczących funkcjonowania komunikacji miejskiej. W POP-ie można także złożyć wniosek o zwrot biletu zakodowanego na WKM, przekodować bilet, złożyć odwołanie od wystawionego wezwania do zapłaty, skargę lub wniosek oraz zwrócić bilety kartonikowe.

Będzie więcej kontroli

Zarząd Transportu Miejskiego planuje uzupełnienie liczby kontrolerów biletów. W związku z sukcesywnym rozwojem sieci komunikacyjnej oraz stopniowym zmniejszaniem się liczby kontrolerów zachodzi konieczność przeprowadzenia procedury pozyskania nowych osób przygotowanych do pracy jako kontroler biletowy w warszawskiej komunikacji. Niebawem zostanie ogłoszony przetarg na wybór firmy, której pracownicy będą sprawdzali, czy pasażerowie organizowanej przez ZTM komunikacji wywiązują się ze swojego obowiązku wnoszenia opłat za przejazdy.

Choć liczba kontrolerów i przeprowadzonych kontroli wzrośnie, to ZTM nie będzie musiał zajmować się zatrudnianiem dodatkowych kontrolerów oraz prowadzeniem ich obsługi administracyjno-kadrowej. Będzie miał przy tym pełną kontrolę i nadzór nad jakością świadczonych usług.

Kontrolerzy zatrudnieni przez firmę będą sprawdzać bilety przez wszystkie dni tygodnia przez cały czas funkcjonowania komunikacji miejskiej. Będą pracować zarówno na obszarze 1., jak i 2. strefy biletowej. W dni robocze będzie ich co najmniej 20. W soboty, niedziele i święta – co najmniej ośmiu. Pracować będą w systemie dwu- lub trzyzmianowym. Każdego miesiąca kontrolerzy zatrudnieni przez wybraną w przetargu firmę będą musieli wykonać co najmniej 107 100 kontroli.

Każdy kontroler zatrudniony do sprawdzania biletów na zlecenie ZTM będzie musiał być pełnoletni, niekarany, mieć dobry stan zdrowia, wykazywać się kulturą osobistą i odpornością na stres. Bardzo ważna będzie również umiejętność pracy w zespole. Kontrolerzy będą musieli wykazać się minimum średnim wykształceniem oraz znajomością języków obcych (angielskiego lub rosyjskiego). Każdy z pracowników będzie musiał być zatwierdzony przez ZTM. Pracę będzie mógł rozpocząć po zdaniu egzaminu kwalifikacyjnego ze znajomości przepisów oraz po pozytywnym zaliczeniu ośmiogodzinnego szkolenia praktycznego w terenie.

Przy wyborze najkorzystniejszej oferty liczyć się będzie głównie cena za świadczone usługi. Dodatkowe punkty oferenci będą mogli zdobyć za pracowników, których zatrudnią na podstawie umowy o pracę..

Rower w komunikacji miejskiej

Czy można przewozić rower komunikacją miejską? Kiedy należy ustąpić miejsca? Pokazuje to nowy spot edukacyjny, którego emisja w środkach komunikacji miejskiej rozpoczęła się 15 marca.

Zarząd Transportu Miejskiego wspólnie z przewoźnikami przypomina pasażerom zasady przewożenia jednośla-dów komunikacją miejską.

Czy można przewozić rower w pojazdach komunikacji miejskiej? Tak, jednak pod pewnymi warunkami. Pierwszym z nich jest oczywiście wolne miejsce. W pojazdach komunikacji miejskiej wyznaczone są specjalne strefy, w których nie ma siedzeń, jest za to przestrzeń umożliwiająca przewożenie większego bagażu, np. roweru. Należy jednak pamiętać, że zgodnie z regulaminem przewozów, te specjalne miejsca w pierwszej kolejności przeznaczone są dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich oraz dla opiekunów podróżujących z wózkami dziecięcymi. Osoby te mają pierwszeństwo, więc jeżeli chcą wejść do pojazdu, to pasażer przewożący rower powinien ustąpić im miejsca.

W autobusach i niskopodłogowych tramwajach strefy te znajdują się naprzeciw drugich drzwi i to właśnie nimi powinniśmy wprowadzić jednoślad do pojazdu. Do pociągów metra wsiadać należy pierwszymi i ostatnimi drzwiami składu. W pociągach SKM i KM trzeba szukać specjalnych oznaczeń informujących o przedziale dla pasażerów z rowerami lub większym bagażem.

Pasażer podróżujący z rowerem jest odpowiedzialny za odpowiednie zabezpieczenie i odpowiednie ustawienie jednośladu. Przewożony pojazd musi tak stać, aby nie utrudniał przechodzenia innym pasażerom i nie zagrażał bezpieczeństwu ruchu. Rower musi być też czysty. Nie można dopuścić do sytuacji, w której ubłocona opona pobrudzi innemu pasażerowi ubranie.

Rower najlepiej przewozić poza godzinami szczytu, kiedy ruch jest mniejszy i nie ma tłoku. Pojazd nie będzie wtedy utrudniał innym wsiadania i wysiadania z autobusu czy tramwaju. Pamiętać trzeba też, że przewóz roweru to przywilej, który powinien być wykorzystywany w wyjątkowych okolicznościach, takich jak awaria jednośladu, złe samopoczucie cyklisty, czy załamanie pogody. Rower traktowany jest jako bagaż, więc przewozić go można bezpłatnie. Cyklista musi oczywiście posiadać bilet.

Współorganizatorem akcji są Miejskie Zakłady Autobusowe, Tramwaje Warszawskie i Metro Warszawskie.

Spot informujący o zasadach przewożenia rowerów wyświetlany będzie do 10 kwietnia w metrze, tramwajach oraz w autobusach MZA.

ZASADY PRZEWOŻENIA ROWERÓW

CZY MOGĘ PRZEWIEŹĆ ROWER W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ?

TAK, JEŚLI JEST WOLNE MIEJSCE



NIE, JEŚLI Z TEGO MIEJSCA CHCE SKORZYSTAĆ OSOBA NA WÓZKU



NIE, JEŚLI Z TEGO MIEJSCA CHCE SKORZYSTAĆ OSOBA Z WÓZKIEM



fot. ZDM Warszawa

Sto tysięcy podróży rowerowych na dobę

Przewóz roweru komunikacją miejską to przywilej, z którego trzeba umieć korzystać. Potrzebny jest wzajemny szacunek i kultura – bez tego żaden regulamin nie pomoże – o tym, na co zwracać uwagę przewożąc rower komunikacją miejską, planach rozbudowy infrastruktury rowerowej w bieżącym roku i rozwoju Veturilo w 2017 roku opowiada **Mikołaj Pieńkos** z zespołu Pełnomocnika Prezydenta m.st. Warszawy ds. komunikacji rowerowej.

Obecnie warszawscy rowerzyści mają do dyspozycji sieć rowerową, na którą składają się 462 km tras rowerowych i 370 km ulic o uspokojonym ruchu. W ubiegłym roku przybyło ponad 31 km dróg dla rowerów i 19 km pasów rowerowych. Gdyby miał pan wybrać pięć najważniejszych, co niekoniecznie musi oznaczać najdłuższych, nowych tras rowerowych byłyby to...

Po pierwsze – przeprawa rowerowa na moście Grota-Roweckiego. Dziś już mało kto pamięta, że przed remontem most był całkowicie niedostępny dla rowerów. Po przebudowie, zrealizowanej przez GDDKiA, jest na nim szeroka trasa rowerowa, a wzdłuż całego odcinka Trasy AK powstało 12 km nowej i wyremontowanej infrastruktury dla rowerów.

Z miejskich inwestycji największą zmianę przyniosła budowa dróg dla rowerów wzdłuż ulicy Rzymowskiego i Wołoskiej – dzięki temu powstał spójny korytarz łączący Ursynów, Służewiec i centrum. W kolejnych latach przedłużymy go, budując trasy wzdłuż Puławskiej i przez Pole Mokotowskie.

Warto również docenić trasy o charakterze bardziej rekreacyjnym, ale przydatne też w codziennych podróżach. Kilkukilometrowy szlak powstał na wale wiślanym na Białołęce. W tym roku po przebudowie kładki nad Kanałem Żerańskim powstanie korytarz rowerowy pozwalający przejechać wzdłuż Wisły przez niemal całą Warszawę.

Duże znaczenie mają też małe zmiany: pod koniec roku na kilkunastu ulicach został dopuszczony ruch rowerowy „pod prąd". Koszt takiej inwestycji jest niewielki, a korzyść bardzo wyraźna. Takie zmiany będziemy kontynuować w tym roku.

„Małe zmiany" były możliwe dzięki nowym przepisom dotyczącym projektowania dróg, które weszły w życie w październiku 2015 roku. Dzięki nim zaczęliśmy zaznajamiać się z kontraruchem, śluzami i sierżantami rowerowymi. Czym są i jak z nich korzystać?

Wszystkie wprowadzone zmiany to tak naprawdę dostosowanie polskiego prawa do rozwiązań stosowanych od lat z po-

fot. ZDM Warszawa



W ub.r. oddano do użytku ponad dwukilometrową trasę rowerową na ulicy Rzymowskiego. Razem z drogą rowerową na ulicy Wołoskiej tworzą korytarz łączący Ursynów, Służewiec i centrum



Malowanie pierwszej w Warszawie śluzy rowerowej na skrzyżowaniu Nowego Światu i Świętokrzyskiej

wodzeniem w wielu miastach na świecie. Także w Polsce część miast szukała sposobu, by dopuszczać ruch rowerów pod prąd, czy malować śluzy – dzięki temu wiemy, że w polskich warunkach takie rozwiązania się sprawdzają, nie są niebezpieczne. Kontraruch (jazda rowerem w przeciwnym kierunku niż dopuszczony dla pozostałych pojazdów) jest wręcz bezpieczniejszy niż jazda „z prądem" – kierowca doskonale widzi jadącego z przeciwka rowerzystę.

Śluza również poprawia bezpieczeństwo – dzięki niej rowerzysta może zatrzymać się na światłach przed samochodami i wykonać manewr, będąc dobrze widocznym dla kierowców.

Te rozwiązania chcemy stosować częściej. Dziś pracujemy nad standardami projektowymi, które określą spójne zasady – tak, aby oznakowanie w całym mieście było jednolite.

Kolejna nowość to... urzędnicy na rowerach. Przedstawiciele Zarządu Dróg Miejskich, urzędów dzielnic i zespołu pełnomocnika rowerowego wsiedli na rowery i ruszyli w miasto. Po co?

Dostajemy mnóstwo skarg na stan infrastruktury rowerowej. Wiemy, że w wielu miejscach pozostawia on wiele do życzenia. Dlatego chcemy systemowo dbać o usuwanie rowerowych absurdów. Stąd pomysł na wspólne przejazdy rowerowe, na których urzędnicy i rowerzyści razem szukają zbyt wysokich krawężników, dziur, słupów stojących za blisko drogi itd. Po każdym przejeździe powstaje protokół i usterki są systema-tycznie usuwane. Przejazdy mają też walor edukacyjny – możemy się nawzajem poznać i lepiej zrozumieć potrzeby rowerzystów.

Rok 2016 – w zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej – zapowiada się równie pracowicie. Gdzie powstaną nowe trasy rowerowe?

W tym roku chcemy się skupić m.in. na kilku dużych inwestycjach. Kończymy budowę dróg dla rowerów w al. Stanów Zjednoczonych (5 km) i w al. Żwirki i Wigury (3,5 km). W drugiej połowie roku podobne długie trasy prowadzące do centrum chcemy utworzyć na ulicy Połczyńskiej, Kasprzaka, Jagiellońskiej, Powsińskiej i Wiertniczej. Planujemy też remonty uczęszczanych tras w al. KEN, Ciszewskiego, Słomińskiego i na Podzamczu. Równolegle na realizacje czekają liczne projekty z budżetu partycypacyjnego.

Na kolejne lata planowane są dwie spektakularne inwestycje – budowa kładki rowerowej wzdłuż odbudowanego w ekspresowym tempie mostu Łazienkowskiego oraz modernizacja kładki nad Kanałem Żerańskim. Jak będą wyglądały i jak mogą wpłynąć na ruch rowerowy w mieście?

Kładką na Żeraniu powinniśmy pojechać już tej jesieni. W ramach prac istniejąca kratownica zyska nawierzchnię pomostu i łagodne rampy wjazdowe. Dzięki temu możliwa będzie podróż z Tarchomina i Nowodworów aż do mostu Łazienkowskiego, cały czas wzdłuż rzeki, z dala od ulicznego zgiełku czy sygnalizacji świetlnej. To nie tylko trasa rekreacyjna, ale także szybka alternatywa dla tras wzdłuż ulic.

Kładka pod mostem Łazienkowskim to znacznie większa inwestycja. Zgodnie z umową ma być wybudowana do lipca 2017 roku. Dzięki temu cała Praga Południe zyska wygodny dostęp do centrum miasta. Kładka będzie podwieszona pod chodnikami, przez co nie trzeba będzie pokonywać dodatkowej różnicy wzniesień.

Miesiąc temu rozpoczął się piąty sezon Veturilo. To ostatni rok funkcjonowania wypożyczalni w obecnym kształcie. W ubiegłym roku ZDM przeprowadził konsultacje społeczne, podczas których obecni i potencjalni użytkow-



Kładka rowerowa pod mostem Łazienkowskim (wizualizacja). Planowany termin realizacji inwestycji to lipiec 2017 roku


fot. ZDM Warszawa

Kładka nad Kanałem Żerańskim obecnie...

nicy mogli wyrazić opinię na temat systemu wypożyczalni rowerów miejskich od 2017 roku. Jakie oczekiwania mają osoby, które wzięły udział w konsultacjach, i co już wiemy o Veturilo 2017?

Nigdy nie zadowolimy wszystkich, szczególnie że Veturilo cieszy się niesłabnącym zainteresowaniem i niemal każdy chce mieć stację blisko domu i pracy. Określenie zasięgu systemu było więc bardzo ciężkim zadaniem. Wyszliśmy z założenia, że nie zmieniamy obecnych lokalizacji stacji – tak, aby nikomu nie pogorszyć dostępu do systemu. Do obecnych 204 wypożyczalni chcemy dołożyć kolejnych 100. Choć zasięg systemu nieco się zwiększy, nowe stacje posłużą głównie do zagęszczenia sieci – np. na Pradze, Mokotowie czy Woli. Zarówno wyniki konsultacji, jak i dotychczasowe doświadczenia z systemem wskazują, że bez odpowiedniej gęstości stacji rower publiczny nie funkcjonuje prawidłowo.


fot. www.um.warszawa.pl

I po modernizacji (wizualizacja)

W 2015 roku przeprowadzono, po 10 latach od poprzedniego, Warszawskie Badanie Ruchu. Dzięki temu wiemy, jak przemieszczają się po mieście warszawiacy, i że udział podróży rowerem wynosi 3,1 proc. To dobry wynik?

Przede wszystkim ważne, że powstało takie badanie i mamy konkretne dane. Wynik na poziomie ponad 3 proc. jest niezły – pokazuje, że rowerzyści to już nie jest grupa kilkunastu osób, to ponad 100 tysięcy podróży w ciągu doby. Są w Polsce miasta, gdzie ten wskaźnik jest większy, ale wierzę że za kilka najbliższych lat i w Warszawie ta liczba urośnie.

W połowie marca Zarząd Transportu Miejskiego rozpoczął akcję przypominającą zasady przewożenia rowerów środkami komunikacji miejskiej. Bezsprzeczne jest to, że zarówno pasażerowie autobusu czy tramwaju, jak i rowerzyści wsiadający do pojazdu z rowerem mają jeden cel – jak najszybciej dojechać do domu, pracy czy na spotkanie. Niestety bezdyskusyjne jest także to, że niekiedy dochodzi do nieporozumień na linii pasażerowie – rowerzysta – prowadzący pojazd. Co by im pan poradził?

Jak zawsze w takich sytuacjach – wzajemny szacunek i kulturę. Bez tego żaden regulamin nie pomoże. Przewóz roweru komunikacją miejską to przywilej, z którego trzeba umieć korzystać. Podobnie jest zresztą we wszystkich podobnych sytuacjach stykowych – np. gdy rowerzyści skarżą się na niebezpieczne manewry kierowców autobusów lub piesi muszą unikać szarżujących po chodniku cyklistów. Dlatego podobne kampanie, promujące właściwe zachowania, są bardzo potrzebne. ■

rozmawiała: Magdalena Potocka



fot. ZDM Warszawa

W przyszłym roku liczba wypożyczalni Veturilo wzrośnie do ponad 300

Było, ale nie minęło – sprawdzamy rowerowe inwestycje 2015

W 2015 roku przybyło 52,7 km nowych tras rowerowych. „Veturilomaniacy" wypożyczali rowery prawie dwa mln razy. Zmieniło się prawo – dopuszczono ruch rowerowy „pod prąd", wytyczanie śluz rowerowych oraz stosowanie sierżantów rowerowych. Przypominamy, co „rowerowego" wydarzyło się w ub.r. i zachęcamy do sprawdzenia (na własnym rowerze lub Veturilo), jak zeszłoroczna infrastruktura przetrwała zimę.

Pasów rowerowych dwa razy więcej

Warszawa zakończyła rok 2015 siecią **tras rowerowych** o łącznej długości **457 km**, na którą składało się 367 km dróg rowerowych, 56 dróg pieszo-rowerowych oraz 34 km pasów i kontrpasów. Dodatkowo funkcjonowały drogi nieoznakowane znakami drogowymi (57 km) oraz ulice o uspokojonym ruchu z maksymalną dopuszczalną prędkością 30 km na godz. (370 km).

Infrastruktura rowerowa **wybudowane w ub.r. to 52,7 km tras rowerowych** – 32,1 km dróg dla rowerów i 19,1 km pasów i kontrpasów. Regularny duży wzrost widać przede wszystkim w przypadku pasów rowerowych. W 2013 roku rowerzyści mieli do dyspozycji osiem km pasów, rok później – 16 km, a w ub.r. – 34 km (razem z kontrpasami).

Wyremontowano także starsze trasy rowerowe o łącznej długości siedmiu km.

Najdłuższa trasa rowerowa w 2015 roku została wybudowana, na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, na zmodernizowanej Trasie AK. Rowerzyści zyskali sześć km drogi rowerowej, pół km pieszo-rowerowej oraz cztery km przebudowanej infrastruktury rowerowej.

Ponadkilometrowe odcinki powstały na ulicy Powstańców Śląskich (2,7-km inwestycja zrealizowana wraz z budową trasy tramwajowej), na ulicy Nowolazurowej (2,7 km), na ulicy Rzymowskiego (2 km drogi rowerowej, 0,7 km drogi pieszo-rowerowej), na ulicy Wysockiego (2 km) i na ulicy Wołoskiej (1,8 km).

Najdłuższy 5,7-km pas rowerowy wytyczono w 2015 roku na ulicy Wóycickiego. Długie ponadkilometrowe odcinki oddano do użytku w ciągu ulic Gorzykowska – Myszkowska – Handlowa – Ossowskiego (3,3 km), na ulicy Posag 7 Panien (1,8 km), na ulicy Koszykowej (1,5 km), na ulicy Korotyńskiego (1,4 km), na ulicy Dickensa (1,2 km) i na ulicy Wrocławskiej (1,1 km).

Infrastruktura drogowa wybudowana i wyremontowana w 2015 roku (w km)						
lokalizacja / ulica	droga rowerowa	droga pieszo-rowerowa	pasy rowerowe	kontrpasy	remonty	inne
Kilmczaka	0,2	-	-	-	-	-
Oś Królewska	0,1	-	-	-	-	-
Powstańców Śląskich	2,7	-	-	-	-	-
Gorzykowska – Myszkowska – Handlowa – Ossowskiego	-	-	3,3	-	-	-
Wysockiego	2,0	-	-	-	-	-
Bazyliańska	0,6	-	-	-	-	-
Raszyńska	-	-	0,4	-	-	-
Trakt Nadwiślański	0,3	0,3	-	-	-	-
Posag 7 Panien	-	-	1,8	-	-	-
Koszykowa	-	-	1,5	-	-	-
Bulwary Wiślane	0,6	-	-	-	0,3	0,6
Grójecka	0,7	-	1,2	-	-	0,1
Trasa AK	5,9	0,2	-	-	3,9	0,4
Pileckiego	0,3	0,3	-	-	1,1	0,4
Korotyńskiego	-	-	1,4	-	-	-
Wrocławska	0,2	-	1,1	-	-	-
Oboźna	-	-	-	0,3	-	-
Nowolazurowa	2,7	-	-	-	-	-
Branickiego	0,2	-	-	-	-	-
Wał Rajszewski	-	-	-	-	-	3,4
Ciszewskiego / Dereniowa	-	-	-	-	0,1	-
Odlewnicza	-	-	1	-	-	-
Kiedacza	0,4	-	-	-	-	-
Wołoska	1,8	-	-	-	-	-
Marszałkowska	0,4	-	-	-	-	-
Wóycickiego	-	-	5,7	-	-	-
Al. Jerozolimskie	0,4	-	-	-	-	-
Radiowa	-	-	-	-	0,4	-
Belwederska	0,3	-	-	-	1,3	-
Rzymowskiego	2	0,7	-	-	-	-
Gierdziejewskiego	0,4	-	-	-	-	-
Łukowska	1	-	-	-	-	-
Cynamonowa	-	-	1	-	-	-
NSR	8,7	-	-	-	-	-
Bluszczańska i Pułku AK Waligóra	-	-	0,4	-	-	-
Dickensa	-	-	1,2	-	-	-



fot. ZDM Warszawa

Najdłuższy pas rowerowy w 2015 roku wytyczono na ulicy Wóycickiego. Mierzy ponad 5 km

Veturilo, Veturilko i tandemy

Rok 2015 był czwartym sezonem Warszawskiego Roweru Publicznego **Veturilo**. Na stołecznych ulicach były dostępne **204 stacje** i **3 039 rowerów**. Jednocześnie w Konstancinie-Jeziornie funkcjonował – kompatybilny z Veturilo – Konstanciński Rower Miejski z pięcioma stacjami i 55 rowerami.

W ub.r. odnotowano **1 975 083** (łącznie od 2012 roku – 6 069 514) **wypożyczenia** rowerów. Z Veturilo **aktywnie korzystało 320 tys. osób** (w 2015 roku zarejestrowało się 82 658 nowych użytkowników, a łączna liczba rejestracji od 2012 roku wyniosła 374 821).

Najczęściej korzystano z wypożyczalni znajdujących się: w al. Niepodległości przy ulicy Batorego (2,08 proc. wypożyczeń), na rondzie Waszyngtona przy Stadionie Narodowym (1,54 proc.), przy CH Arkadia (1,30 proc.), na pl. Unii Lubelskiej przy ulicy Puławskiej (1,19 proc.) i przy Metrze Politechnika przy rondzie Jazdy Polskiej (1,18 proc.).

„Veturilomaniacy" najczęściej przejeżdżali trasy: al. Niepodległości przy ulicy Batorego – Uniwersytet Warszawski przy ulicy Banacha (0,31 proc. podróży), Uniwersytet Warszawski przy ulicy Banacha – al. Niepodległości przy ulicy Batorego (0,30 proc.) oraz ulica Marymoncka – Dewajtis UKSW II (0,23 proc.).

W 2015 roku pojawiły się także nowości. W lipcu udostępniono **10 tandemów**, dzięki czemu z rowerów publicznych mogły korzystać z opiekunem osoby niepełnosprawne.

W sierpniu uruchomiono **pierwszą na świecie wypożyczalnię rowerów publicznych dla dzieci – Veturilko**. Stacja z 10 rowerami została ustawiona przy skrzyżowaniu al. Niepodległości z ulicą Batorego.

Wzrosła także liczba **rowerów towarowych** – z trzech w 2014 roku do dziewięciu w roku 2015. Rowery towarowe pozwalają na przewiezienie m.in. bagażu o wadze do 100 kg. Odnotowano również wzrost wypożyczeń ze 193 do 391.

Umowa z obecnym operatorem Veturilo – firmą NextBike kończy się wraz z końcem tegorocznego sezonu. Dlatego w zeszłym roku Zarząd Dróg Miejskich przeprowadził konsultacje społeczne na temat nowego Veturilo. O pomoc poproszono także ekspertów, którzy przygotowali analizy odpowiadające na pytanie, jaki system roweru publicznego będzie najlepszy dla Warszawy od 2017 roku.

Od przyszłego roku będzie dostępnych więcej stacji – 300 i rowerów – 4,3 tys. Pojawi się 10 stacji z rowerami elektrycznymi, sześć z rowerami dziecięcymi oraz 40 tandemów. Zostanie również wprowadzona możliwość wypożyczania jednośladów za pomocą aplikacji na urządzenia mobilne. Ekran na terminalach będzie wygodniejszy i bardziej intuicyjny w obsłudze. System będzie dostępny, tak jak obecnie – od marca do listopada.

Kontrpasy, śluzy i sierżanci

Ubiegły rok przyniósł także **nowości w przepisach prawnych** regulujących zasady ruchu rowerowego. Umożliwiono ruch rowerowy „pod prąd", wytyczanie śluz rowerowych oraz stosowanie sierżantów rowerowych.

Kontrpasy rowerowe wytyczane są na ulicach jednokierunkowych i są przeznaczone wyłącznie dla rowerzystów, ruch samochodowy jest niedozwolony. Ruch w przeciwnym kierunku odbywa się na zasadach ogólnych, razem z samochodami lub wyznaczonym pasem rowerowym.

W ub.r. wytyczono kontrpas rowerowy na ulicy Zawrat. Wcześniej skrzyżowanie ulicy Zawrat z ulicą Puławską było niebez-



fot. ZDM Warszawa

Ubiegłoroczny remont popularnej drogi rowerowej na ulicy Belwederskiej



fot. R. Motyl, Urząd m.st. Warszawy

Veturilko – pierwsza na świecie wypożyczalnia rowerów publicznych dla dzieci uruchomiona w ub.r. w Warszawie

pecznym miejscem – w ciągu ostatnich trzech lat doszło tam do ośmiu wypadków. Ostatecznie na ulicy Zawrat zmieniono organizację ruchu – stała się ona jednokierunkowa dla samochodów i dwukierunkowa dla rowerzystów.

Ruchu rowerowy „pod prąd" na ulicach jednokierunkowych dopuszczany jest także na krótkich odcinkach o uspokojonym ruchu, gdzie kierowcy i rowerzyści mogą się dobrze widzieć.

Śluzy rowerowe są miejscami dla rowerów wyznaczanymi na jezdni na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną. Rowerzyści mają prawo oczekiwać na nich na zmianę światła stojąc przed samochodami. Główną ich zaletą jest lepsza widoczność rowerzystów wśród kierowców.

Śluzy odpowiadają obowiązującej organizacji ruchu, czyli przykładowo, gdy wyznaczony jest pas do skrętu w lewo śluza jest także odpowiednio oznaczona. Obowiązkiem rowerzysty chcącego skręcić jest zatrzymanie się po właściwej stronie. W przypadku, gdy skręt w lewo odbywa się ze wspólnego pasa często stosowana jest dodatkowa śluza, która ułatwia manewr. Na dużych skrzyżowaniach, lub gdy rowerzysta czuje się niepewnie w pierwszym etapie przejeżdża skrzyżowanie na wprost, a w drugim obiera docelowy kierunek.



W 2015 roku dostępnych było ponad 200 stacji i ponad 3 tys. rowerów Veturilo. Odnotowano ponad 1,9 mln wypożyczeń

Zazwyczaj do śluzy powinien prowadzić pas ruchu dla rowerów. Jeśli go nie ma, rowerzyści mogą omijać stojące samochody z obu stron.

Pierwsza w Warszawie została wyznaczona na skrzyżowaniu ulicy Świętokrzyskiej i Nowego Światu.

Trzecią nowością jest sierżant rowerowy, czyli oznaczenia na jezdni w przypadku, gdy brakuje miejsca na wytyczenie pasa dla rowerów. Główne zalety sierżanta to wyznaczenie rowerzyście toru jazdy oraz poinformowanie kierowców o możliwości pojawienia się osób na rowerach.



W 2015 roku Veturilo wzbogaciło się o 10 tandemów

Rowery coraz popularniejsze

W 2015 roku w Warszawie – po 10 latach przerwy – przeprowadzono Warszawskie Badanie Ruchu. Zgodnie z wynikami, **3,1 proc. wszystkich podróży po mieście stanowią te rowerowe**. Udział jednośladów w podróżach niepieszych jest jeszcze wyższy i wynosi 3,8 proc. Najczęściej z jednośladów korzystają osoby w przedziale wiekowym 16-19 lat. Większość podróży rowerowych nie przekracza 30 minut.

Warszawskie Badanie Ruchu ma na celu określenie zachowań komunikacyjnych warszawiaków. W ramach badania przeprowadzono 17 tys. wywiadów z osobami mieszkającymi w stolicy. Część pytań dotyczyła środków transportu, jakie wybierają poruszając się po mieście.

Opracowano na podstawie „Warszawskiego raportu rowerowego 2015" przygotowanego przez Biuro Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy i Biuro Projektowo-Konsultingowe Transeko Brzeziński, Dybicz, Szagała sp.j.

O tramwajach w getcie

19 kwietnia miną 73 lata od wybuchu powstania w getcie warszawskim. Było to wydarzenie, które zakończyło istnienie dzielnicy, będącej tłem jednych z najstraszliwszych wydarzeń w historii Warszawy. Przez niemal trzy lata funkcjonowania getta przez jego obszar przewinęły się setki tysięcy Żydów. W 1941 roku zamieszkiwało je ponad 450 tysięcy ludzi, stłoczonych na obszarze około trzech kilometrów kwadratowych. Około 92 tysiące zmarły z głodu, zimna, skrajnego wycieńczenia i chorób, głównie tyfusu. Mimo nieludzkich warunków, ta wydzielona, ogrodzona wysokim murem część Warszawy stwarzała pozory normalnie funkcjonującego miasta. Działały sklepy, kwitł uliczny handel. Kursowały też tramwaje, choć na bardzo okrojonej trasie. Jak zmieniała się trasa „linii żydowskiej" i jaką pełniła funkcję w getcie warszawskim?

Warszawa pod okupacją

Po zajęciu Warszawy przez Niemców we wrześniu 1939 roku, życie jej mieszkańców zaczęło się zmieniać. Stopniowo, z każdym kolejnym miesiącem, okupant przejmował kontrolę nad życiem i funkcjonowaniem miasta. Przypadkowi warszawiacy codziennie padali ofiarą ulicznych łapanek, przesłuchań i brutalnych tortur. Za najdrobniejsze wykroczenia karani byli więzieniem, a niekiedy śmiercią przez rozstrzelanie na ulicy, na oczach przechodniów.

Od początku okupacji szczególną nienawiścią darzona była ludność żydowska. Żydom zajmowano majątki i odmawiano podstawowych praw. Zmuszano ich do ciężkiej pracy na rzecz niemieckich przedsiębiorstw. Zakazano przebywania w parkach i siadania na ławkach, zabroniono poruszania się po reprezentacyjnych ulicach miasta. Żydom nie wolno było podróżować tramwajami 15 linii, a na pozostałych wprowadzono dla nich specjalne ograniczenia. Wszystkich powyżej 10 roku życia objęto upokarzającym nakazem noszenia opasek z gwiazdą Dawida na ramieniu.

Powstaje getto warszawskie

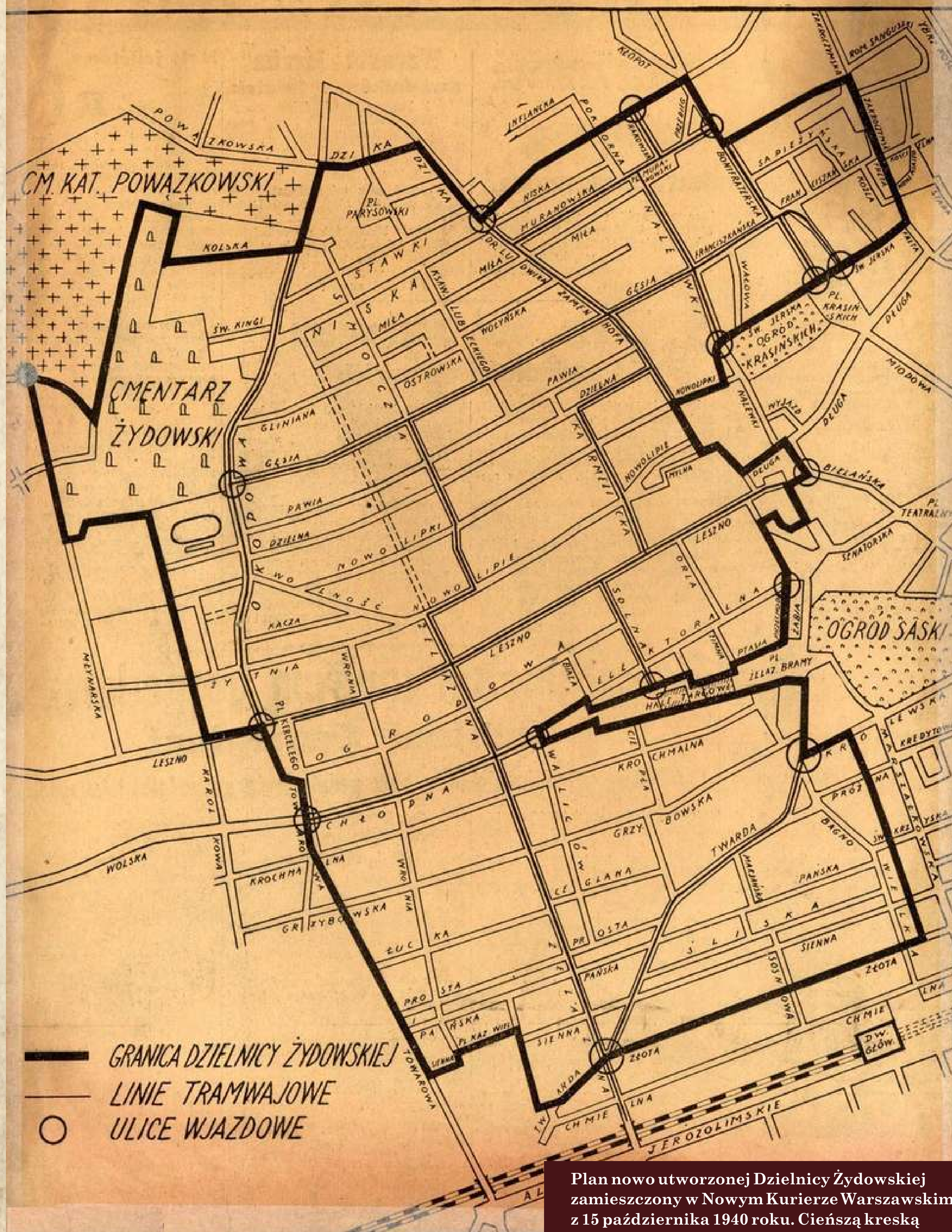
2 października 1940 roku na terenie ówczesnej Dzielnicy Północnej, zwanej też nalewkowsko-muranowską utworzono zamknięty obszar przeznaczony wyłącznie



Brama do getta na skrzyżowaniu ulic Żelaznej i Leszno (obecnie aleja Solidarności). Trwają przesiedlenia Żydów z okolicznych miejscowości

dla ludności żydowskiej. Stłoczono tam niemal pół miliona Żydów, przymusowo przesiedlonych z innych części miasta, a także z innych miejscowości leżących na terenie Generalnej Guberni. Teren o powierzchni około trzech kilometrów kwadratowych ogrodzono wysokim na trzy metry ceglanym murem zakończonym drutem kolczastym. Osadzonym tam mieszkańcom zakazano opuszczania terenu getta pod groźbą kary śmierci.

Zamiarem Niemców było całkowite pozbycie się Żydów z okupowanych terenów wszelkimi dostępnymi metodami, bez względu na koszty i środki. Utwo-



Plan nowo utworzonej Dzielnicy Żydowskiej zamieszczony w Nowym Kurierze Warszawskim z 15 października 1940 roku. Cieńszą kreską zaznaczono przebieg torowisk tramwajowych na terenie getta



Mur graniczny getta stawiano często w poprzek ulic, blokując komunikację na wielu szlakach. Przejezdność części dróg o znaczeniu strategicznym dla Niemców pozostała jednak utrzymana

rzenie getta, zamkniętego przeludnionego obszaru, miało im to zadanie ułatwić. Okupanci mieli dzięki temu większe możliwości kontrolowania i terroryzowania ludności żydowskiej. Głód, choroby i skrajne wycieńczenie mieszkańców getta warszawskiego uważane były za dodatkowy czynnik „sprzyjający" stopniowemu zmniejszaniu liczby mieszkańców. Docelowo planowano wywieźć wszystkich Żydów osadzonych w getcie do obozu zagłady w Treblince.

Granice getta ulegały wielokrotnym zmianom. Jego centralną część stanowił teren dzisiejszego Muranowa. Od północy sięgało ulicy Dzikiej i terenów nieistniejącej obecnie bocznicy kolejowej w rejonie dzisiejszej ulicy Stawki. Ważnym północnym punktem granicznym był nieistniejący już plac Muranowski (dziś w jego miejscu znajduje się skrzyżowanie ulic Stawki i Andersa). Południową granicę getta stanowiła ulica Sienna na odcinku od Żelaznej do Wielkiej (rejon dzisiejszego Pałacu Kultury i Nauki). Zachodnią granicę dzielnicy żydowskiej wyznaczała ulica Okopowa oraz granice poszczególnych działek wzdłuż ulicy Wolność, następnie wzdłuż ulicy Żelaznej (do listopada 1940 roku getto sięgało do ulicy Wroniej) do skrzyżowania z ulicą Sienną. Od wschodu przebieg granic getta był bardzo zróżnicowany. Jego obszar zajmował część Nowego Miasta (ulice Sapieżyńska, Franciszkańska), sięgał do ulicy Świętojerskiej i Nowolipek. Przecinał ulicę Elektoralną i dalej zajmował obszary do ulicy Wielkiej. Otoczenie placu Żelaznej Bramy, Hal Mirowskich i cały ciąg ulicy Chłodnej, jako istotne połączenie komunikacyjne wschód-zachód było wyłączone z terenu getta.

Nad ulicą Chłodną, przed skrzyżowaniem z ulicą Żelazną, zbudowano drewnianą kładkę dla pieszych, łączącą północną, dużą z południową, małą częścią getta. Obiekt ten stał się jednym z symboli tej części Warszawy i tragicznych wydarzeń z nią związanych.

Komunikacja w getcie

Getto, mimo że odgrodzone od reszty Warszawy, musiało działać jak normalna część miasta. Judenrat, czyli Żydowska Rada Starszych, sprawująca nadzór nad dzielnicą, została zmuszona przez Niemców do jej bieżącego utrzymywania i pokrywania kosztów funkcjonowania. Rada finansowała te wydatki z podatków pobieranych od mieszkańców, obciążanych różnymi opłatami (m.in. meldunkowymi, szpitalnymi, cmentarnymi).

Plan zamknięcia znacznej części miasta i całkowite oddzielenie jej od pozostałych ulic okazał się jednak niemożliwy. Niemcy nie mogli pozwolić sobie na przedzielenie murem głównych ciągów komunikacyjnych łączących Śródmieście z pozostałymi dzielnicami.



Tramwaje, którymi mogli podróżować wyłącznie Żydzi oznaczono specjalnymi tablicami



Tramwaj „linii z gwiadą" na ulicach Getta Warszawskiego

Miały one dla nich znaczenie strategiczne, więc ruch tranzytowy musiał być utrzymany. Na ulicach: Chłodnej, Żelaznej, Okopowej, Zamenhofa, Nalewki i Bonifraterskiej zbudowano bramy i punkty kontrolne. Samochody i tramwaje przejeżdżające przez ten obszar miały nakaz jazdy bez zatrzymania z możliwie wysoką prędkością. Wsiadanie i wysiadanie z tramwajów było zabronione. Linie tramwajowe kursujące tranzytowo przez getto były często nadzorowane przez Wydział Ruchu MZK lub eskortowane przez tzw. granatową policję (Policja Polska Generalnego Gubernatorstwa – polskie oddziały policji podporządkowane komendantom niemieckiej policji porządkowej). Zdarzało się też, że przejazd tramwaju nadzorowany był przez żołnierzy Wehrmachtu.

Na potrzeby obsługi mieszkańców getta uruchomiono trzy linie tramwajowe o specjalnej taryfie. Pojazdami linii 15, 28 i 29 mogli podróżować wyłącznie Żydzi, o czym informował żółty kolor tablic.

Tramwaje z Gwiazdą Dawida

Pod koniec grudnia 1940 roku zlikwidowano linię 29, a w lutym następnego roku dwie pozostałe. 21 lutego 1941 roku zarządzono uruchomienie nowej linii specjalnej, przeznaczonej do przewozu ludności żydowskiej po terenie getta. Tramwaje, oznaczone białymi tablicami z niebieską Gwiazdą Dawida, kursowały po centralnej części Muranowa, z pl. Muranowskiego ulicami: Muranowską, Zamenhofa, Dzielną, Karmelicką, Leszno i Żelazną. W pierwszych miesiącach funkcjonowania trasa „linii żydowskiej" kończyła się przy skrzyżowaniu z ulicą Chłodną. W kwietniu 1941 została wydłużona do ulicy Grzybowskiej.

Częste zmiany granic getta wymuszały modyfikacje trasy „linii z gwiazdą". W listopadzie 1941 roku skrócono ją do skrzyżowania ulic Leszno – Żelazna. Nowy mur graniczny ustawiono na środku ulicy Żelaznej, co uniemożliwiło kursowanie pojazdów w kierunku południowym.

Pod koniec 1941 roku, w efekcie kolejnych przesunięć granic getta, ustalono nowy przebieg linii tramwajowej. Od tej pory wozy jednokierunkowo okrążały Muranów ulicami: Żelazną, Smoczą, Gęsią, Zamenhofa, Muranowską, Nalewki, Gęsią, Zamenhofa, Karmelicką i Leszno. Przystanek końcowo-początkowy znajdował się w okolicy dzisiejszego wolskiego ratusza. Na takiej trasie tramwaje „linii żydowskiej" kursowały do momentu podjęcia decyzji o likwidacji getta warszawskiego.

Do obsługi linii tramwajowej przeznaczono najstarsze i najbardziej wyeksploatowane wagony, pamiętające czas elektryfikacji stołecznej sieci w 1908 roku. Tramwaje typu A kursowały z równie starymi przyczepami P7. Stacjonowały w nieistniejącej dziś Zajezdni Muranów, znajdującej się na tyłach placu Muranowskiego (obecnie na jej miejscu stoi biurowiec Intraco). Przy obsłudze „linii żydowskiej" pracowali polscy motorniczowie i konduktorzy.



Przystanek przy skrzyżowaniu ulic Chłodnej i Żelaznej. Na drugim planie widoczna jest kładką łączącą dwie części getta. W oddali wieże kościoła św. Karola Boromeusza

Omnibusy konne

W lipcu 1941 roku uruchomiono w getcie pierwszą linię omnibusową. Była ona uzupełnieniem komunikacji tramwajowej, obsługującej tylko niewielki fragment Dzielnicy Żydowskiej. Trasa linii oznaczonej literą A wiodła ulicami: Żelazną (od skrzyżowania z ulicą Ogrodową), Grzybowską, Ciepłą, Twardą, Mariańską, Komitetową i Śliską, do skrzyżowania z ulicą Wielką.

W styczniu 1942 roku przebieg linii omnibusowej został zmodyfikowany. Od północy wydłużono ją ulicami Żelazną i Leszno, do skrzyżowania z ulicą Solną (w rejonie obecnego przystanku „Kino Femina"). Na południu skrócono jej przebieg do skrzyżowania ulic Pańskiej i Mariańskiej.

W kolejnych miesiącach uruchomiono również linię B. Zaprzęgi tej linii kursowały po centralnej części Muranowa, ulicami: Żelazną, Leszno, Karmelicką, Nalewki, Gęsią.



Omnibus konny, „kohnkellerka" obsługujący linię A

Właścicielem i operatorem nowej linii było Towarzystwo Komunikacji Omnibusowej, założone przez żydowskich przedsiębiorców – Moryca Kohna i Zeliga Hellera. Do obsługi połączenia spółka przeznaczyła kilka pojazdów konnych zbudowanych we własnym zakresie. Omnibusy ciągnięte były przez dwa konie i kursowały z częstotliwością około 10 minut, w godzinach 7.50 – 20.50. Wozy mieściły do 30 osób. Wejście do nich znajdowało się z tyłu. Wewnątrz, wzdłuż ścian bocznych, ustawiono dwie ławki. Z czasem pojazdy



Podczas walk z powstańcami w getcie Niemcy wypalali jego zabudowę, chcąc tym sposobem wygnać walczących z kryjówek

zaczęto potocznie nazywać „kohnhellerkami", ze względu na nazwiska właścicieli przedsiębiorstwa.

Likwidacja Dzielnicy Żydowskiej

Komunikacja tramwajowa funkcjonowała w getcie równolegle z omnibusową do czasu podjęcia decyzji o likwidacji Dzielnicy Żydowskiej. W lipcu 1942 roku przebywał w Warszawie Heinrich Himmler, który wydał rozkaz deportacji wszystkich mieszkańców do obozów zagłady oraz wyburzenia całej zabudowy dawnego getta.

Z chwilą rozpoczęcia masowych deportacji ludności (każdego dnia z Umschlagplatz wywożono pociągami około sześciu tysiecy osób) w dzielnicy zapanował chaos, dodatkowo potęgowany przez władze okupacyjne. W tym czasie zlikwidowano też komunikację publiczną. Wycofano z ruchu tramwaje z gwiazdą i omnibusy konne (właścicieli Towarzystwa Komunikacji Omnibusowej rozstrzelano).

Powstanie w getcie

Od lipca do września 1942 roku wywieziono z terenu getta niemal 300 tysięcy osób. Wszystkich deportowano do obozu zagłady w Treblince, utworzonego specjalnie, aby wymordować mieszkańców warszawskiej Dzielnicy Żydowskiej. Pod koniec 1942 roku jej obszar

znacznie się zmniejszył – obejmował teren między ulicami Smoczą, Gęsią, Bonifraterską, Muranowską, Pokorną, Dziką, Szczęśliwą i placem Parysowskim.

W pierwszych miesiącach 1943 roku w getcie przebywało około 70 tysięcy osób. 19 kwietnia mieszkańcy dzielnicy postawili heroiczny opór działaniom Niemców.

Powstanie trwało niecały miesiąc i zostało brutalnie stłumione przez oddziały niemieckie. Po zakończeniu walk Niemcy bezwzględnie rozprawili się z pozostałą przy życiu ludnością, a całość zabudowy Muranowa podpalili i rozpoczęli jej systematyczne burzenie.

W tym czasie tabor tramwajowy stacjonujący w zajezdni na tyłach placu Muranowskiego został ewakuowany w rejon placu Wilsona. Wozy tramwajowe przeczekały tam okres najcięższych walk i niszczenia budynków.

Na miejscu dawnego getta warszawskiego pozostało wielkie gruzowisko. W ciągu kilku miesięcy cała dzielnica Warszawy zniknęła z mapy. Nie zachował się niemal żaden budynek mieszkalny, jedynie niezburzony kościół Św. Augustyna przy ulicy Nowolipki, wśród ruin i resztek fasad kamienic. W bruku ulic Nowolipie, Smoczej, Gęsiej, Zamenhofa, Muranowskiej, Nalewki, Chłodnej i Twardej ocalały odcinki torowisk, na które tramwaje nigdy nie wróciły.

Obecnie Muranów to zupełnie inna niż przed 1944 rokiem część Warszawy. Na gruzach dawnych domów wzniesiono nowe bloki mieszkalne, jedne z pierwszych po II wojnie światowej. Ogrom gruzu, jaki zalegał po zniszczeniu dawnej zabudowy uniemożliwiał szybkie oczyszczenie terenu pod nowe budownictwo. Zdecydowano się więc na posadowienie nowych domów na ruinach dawnych zabudowań. To dlatego dziś bloki Muranowa, widziane z tramwaju jadącego al. Solidarności, wydają się być nieco wyżej niż poziom ulicy. Pod współczesnymi domami znajduje się kilkaset lat historii Warszawy, z którą lata II wojny światowej obeszły się wyjątkowo brutalnie.

■

tekst: Maciej Beister

Tekst opracowano na podstawie:
D. Walczak, D. Nalazek, B. Maciejewski, Tramwajem przez piekło, Wyd. Eurosprinter, 2013

Rumowisko pozostałe po wyburzeniu zabudowań po getcie warszawskim



Regulamin konkursu „Ja, Pasażer”

I Postanowienia ogólne

§1

Niniejszy regulamin określa warunki, na jakich odbywa się konkurs „Ja, Pasażer”, zwany dalej „Konkursem”. Przedmiotem Konkursu jest popularyzacja transportu zbiorowego oraz prezentacja, na łamach miesięcznika iZTM, opinii na jego temat osób regularnie korzystających ze stołecznej komunikacji miejskiej.

§2

Organizatorem Konkursu jest miasto stołeczne Warszawa, na rzecz którego działa Zarząd Transportu Miejskiego z siedzibą w Warszawie, ul. Żelazna 61, 00-848, zwany dalej „ZTM”.

§3

Konkurs jest organizowany na terytorium Rzeczpospolitej Polskiej.

§4

1. Konkurs trwa od 7 do 24 kwietnia 2016 r.
2. Wyboru pięciu najciekawszych wypowiedzi na temat „Największe zalety i wady warszawskiej komunikacji miejskiej” dokona zespół redakcyjny iZTM.

II Uczestnicy Konkursu

§5

Uczestnikami Konkursu mogą być osoby, które:

a) są pełnoletnie
b) prześlą do 24 kwietnia 2016 r. na adres newsletter@ztm.waw.pl zgłoszenie zawierające maksymalnie 10-zdaniową wypowiedź na temat „Największe zalety i wady warszawskiej komunikacji miejskiej”.

§6

Uczestnikami Konkursu nie mogą być pracownicy ZTM, ani osoby pozostające w stosunku zlecenia lub w innym stosunku prawnym, do którego stosuje się przepisy o zleceniu z ZTM oraz członkowie rodzin wskazanych osób do drugiego stopnia pokrewieństwa.

§7

1. Nadesłanie wypowiedzi konkursowej jest równoznaczne z posiadaniem przez uczestnika pełni praw do jej wykorzystania.
2. Uczestnictwo w konkursie jest jednoznaczne z:
   a) udzieleniem nieodpłatnej zgody uczestnika na opublikowanie i rozpowszechnianie jego wypowiedzi na łamach iZTM bez ograniczeń czasowych, ilościowych oraz terytorialnych
   b) udzieleniem nieodpłatnej zgody uczestnika na wykorzystanie i rozpowszechnianie jego wizerunku na łamach iZTM, w materiałach promocyjnych związanych z konkursem, wykorzystywanie go w wydawnictwach i działalności organizatora (działalności nie przynoszącej zysków) bez ograniczeń czasowych, ilościowych oraz terytorialnych.
3. Z tytułu publikacji wypowiedzi, wywiadu i rozpowszechnienia wizerunku na łamach iZTM laureatowi Konkursu nie będzie przysługiwało wynagrodzenie.

§8

1. Administratorem danych osobowych uczestników Konkursu jest Zarząd Transportu Miejskiego z siedzibą w Warszawie, ul. Żelazna 61, 00-848.
2. Przystąpienie do Konkursu jest równoznaczne z wyrażeniem przez Uczestnika zgody na przetwarzanie jego danych osobowych na potrzeby Konkursu oraz w celach marketingowych związanych z Konkursem /Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2015 r., poz. 2135)/.
3. Uczestnikom Konkursu przysługuje prawo dostępu do treści swoich danych oraz ich poprawianie.

III Zasady i przebieg Konkursu

§9

Konkurs jest realizowany zgodnie z następującym harmonogramem:

a) 7-24 kwietnia 2016 r. – możliwość przesyłania na adres newsletter@ztm.waw.pl wypowiedzi na temat „Największe zalety i wady warszawskiej komunikacji miejskiej”
b) 27-29 kwietnia 2016 r. – poinformowanie drogą e-mailową autorów pięciu wypowiedzi o wyborze ich opinii jako najciekawszych oraz propozycja wspólnej podróży środkami komunikacji miejskiej i przeprowadzenia wywiadu, który zostanie opublikowany na łamach iZTM
c) 4-13 maja 2016 r. – wspólna podróż środkami komunikacji miejskiej autorów najciekawszych wypowiedzi i pracowników ZTM, przeprowadzenie wywiadów z autorami najciekawszych wypowiedzi oraz przekazanie gadżetów reklamowych.

§10

Aby przystąpić do Konkursu należy:

a) zapoznać się z regulaminem Konkursu, który znajduje się w numerze 4(98) iZTM
b) przesłać do 24 kwietnia 2016 r. na adres e-mailowy newsletter@ztm.waw.pl zgłoszenie zawierające: maksymalnie 10-zdaniową wypowiedź na temat „Największe zalety i wady warszawskiej komunikacji miejskiej”, imię i nazwisko osoby biorącej udział w Konkursie oraz adres e-mailowy służący do kontaktu z ZTM.

IV Nagrody

§11

W Konkursie przewidziano następujące nagrody:

a) udzielenie wywiadu pracownikowi ZTM, który zostanie opublikowany na łamach iZTM
b) gadżety reklamowe ZTM.

§12

ZTM nie ponosi kosztów wspólnej podróży laureatów konkursu i pracowników ZTM środkami komunikacji miejskiej.

V Postanowienia końcowe

§13

1. Organizator nie ponosi kosztów związanych z dostarczeniem zgłoszeń konkursowych przez uczestników Konkursu.
2. Organizator nie ponosi odpowiedzialności za roszczenia osób trzecich związane z publikacją i rozpowszechnianiem zgłoszenia konkursowego i wizerunku uczestnika.
3. Organizator nie ponosi odpowiedzialności za problemy techniczne powstałe w trakcie przesyłania zgłoszeń konkursowych i wynikające z nich opóźnienia w nadejściu zgłoszeń.
4. Organizator zastrzega sobie prawo do zmiany terminów: rozpoczęcia i zakończenia Konkursu, poinformowania o wynikach Konkursu, wspólnej podróży środkami komunikacji miejskiej i wywiadu oraz przekazania gadżetów reklamowych.
5. W przypadku naruszenia Regulaminu przez Uczestnika, ZTM może go wykluczyć z Konkursu na każdym etapie jego trwania.
6. W kwestiach nieuregulowanych regulaminem stosuje się przepisy kodeksu cywilnego.
7. Zasady Konkursu są dostępne w numerze 4(98) iZTM.
8. Zgłoszenie do Konkursu jest równoznaczne z akceptacją warunków zapisanych w niniejszym Regulaminie.



WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	**www.ztm.waw.pl**

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
ITS MICHALCZEWSKI	www.michalczewski.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl


@
iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO